ROK XIX Warszawa, listopad 1938 r. Nr. 11 (282)

MASZYNISTA



ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9,** tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

20 LAT NIEPODLEGŁOŚCI

W bieżącym miesiącu mija lat 20 od owych pamiętnych dni listopadowych r. 1918, kiedy to Państwo Polskie, po wiekowej niewoli, znowu odzyskało niepodległość.

Od lat dwudziestu zatem jesteśmy znowu gospodarzami na swojej ziemi, sami, według własnej naszej woli kształtujemy podstawę naszego narodowego bytu. Dwadzieścia lat, to okres krótki w życiu narodu, to zaledwie jedna chwila w wielowiekowym czasie jego trwania. A jednak w tym, tak stosunkowo krótkim, okresie żyjące obecnie pokolenie naszego narodu zmuszone było dokonać dzieła, które w czasach i warunkach normalnych starczyłoby na wytężającą pracę wielu, po sobie następujących, pokoleń.

Odzyskaliśmy niepodległość w wyniku wojny światowej, która kraju naszego bynajmniej nie oszczędziła, lecz przeciwnie, wielką jego połać pozostawiła w ruinach i zgliszczach. Zjednoczone ziemie polskie, przez sto lat zgórą rozdzielone pomiędzy zaborców, nie stanowiły jednolitej całości ani pod względem gospodarczym, ani pod względem politycznym, ani nawet pod względem duchowym. W najcięższych warunkach, w ogniu bitew i w obliczu wroga, wypadało nam tworzyć armię i walczyć o ustalenie granic na szerokim froncie od wschodu i od zachodu. Nie oszczędził nam los niczego, ani dalszej dwuletniej wojny z najeźdzcą, ani walki o Lwów i Małopolskę, ani zdradliwego ciosu ze strony sąsiada z południa. Nowopowstałe Państwo Polskie nie cieszyło się protekcją, wszechmocnych przez długi okres czasu, mocarstw zachodnich, kształtujących w wyniku odniesionego zwycięstwa oblicze i granice nowej Europy; to też zmuszeni byliśmy znieść z tego powodu nie jedną klęskę i nie jedno upokorzenie.

W tych ciężkich warunkach, w nieustalonych płonących granicach, wśród zmagań, które, jak się przez chwilę zdawało, groziły nam ponowną utratą niepodległego bytu, zmuszeni byliśmy budować od podstaw organizację państwową, podjąć i przeprowadzić dzieło zjednoczenia gospodarczego, oraz ustalić formy zbiorowego współżycia obywateli według własnej naszej modły i według potrzeb własnego Państwa. Olbrzymie to dzieło do dziś dnia jeszcze nie jest zakończone, a praca nad jego realizacją trwa w całej pełni wśród walk i zmagań.

Trudne i wielkie zadanie miał przed sobą także warsztat naszej pracy: Polskie Koleje Państwowe. I to zadanie również zostało podjęte i wykonane w granicach, w jakich krótki czas i niełatwe warunki ogólne na to pozwalały. Obecny stan kolei w niczym już nie jest podobny do tego stanu, w którym przejmowaliśmy je w listopadzie r. 1918 z rąk zaborców i okupantów. Zdołaliśmy odbudować zniszczenia wojenne, podjęliśmy i przeprowadzili w dużym stopniu trudne i kosztowne zadanie związania wzajemnego sieci kolejowej pozostałej po zaborcach i przystosowania jej do potrzeb naszego organizmu gospodarczego, wybudowaliśmy setki kilometrów nowych linii, dziesiątki węzłów i stacji, tysiące budynków, odnowiliśmy tabor i usprawniliśmy eksploatację.

Trudno — rzecz oczywista — w ramach niniejszego artykułu wyliczyć wszystko co uznać możemy za trwałą zdobycz pierwszego dwudziestolecia odzyskanej niepodległości. Patrząc jednakże z perspektywy tego okresu w minioną przeszłość i widząc w okół siebie dzisiejszą rzeczywistość polską, możemy z poczuciem słusznej i w pełni uzasadnionej dumy powiedzieć o sobie, żeśmy nie zmarnowali czasu ani też nie roztrwonili tego bezcennego dobra jakim jest niepodległość. Prawo do tej dumy ma każdy, kto z dobrą wolą, w trosce o dobro powszechne, z uczuciem miłości Ojczyzny brał udział wedle swych sił i możności w tej gigantycznej pracy jaka w ubiegłym dwudziestoleciu została wykonana. Bez wątpienia mamy to prawo także i my, pracownicy kolejowi, nie tylko dlatego żeśmy czynnie współdziałali w dziele odbudowy kolejnictwa polskiego i należycie spełniali swoje obowiązki obywatelskie, ale i dla tego także, że spełnienie tego dzieła wymagało od nas nie małych ofiar i nie małego poświęcenia. Nagrodą dla nas za to, cośmy w tym okresie przecierpieli i cośmy złożyli na ołtarzu Ojczyzny jest przekonanie, że dziś, po latach 20-tu, widzimy Państwo nasze, rządnym i potężnym, a warsztat naszej pracy sprawnym i zdolnym do dalszego pomyślnego rozwoju.

Aczkolwiek wielkim jest dzieło, które zostało wykonane w ubiegłym dwudziestoleciu, aczkolwiek praca spełniana przez nasze pokolenie budzi uzasadniony podziw i uznanie cywilizowanego świata, nas zaś samych napawa poczuciem dumy i godnie spełnionego obowiązku, to jednak jeszcze więcej bodaj pozostało do zrobienia. Nie możemy zaprzestać ani na chwilę wytrwałej i intensywnej pracy nad umacnianiem naszego Państwa, nad wzmożeniem tempa życia gospodarczego i zapewnieniem lepszej a bezpiecznej egzystencji przyszłym pokoleniom.

Nie przeraża nas bynajmniej ogrom niezbędnej w tym celu pracy ani świadomość, że niejedną jeszcze będziemy musieli ponieść ofiarę, aby wielkie zadanie nasze spełnić i urzeczywistnić. Podejmiemy ten czekający nas trud w niezłomnej wierze, że pracujemy dla własnego dobra i szczęścia, że nasze wysiłki i nasze poświęcenie nie pójdą na marne i że Polska, przezwyciężywszy wszelkie trudności i zabezpieczywszy swoje istnienie, będzie tym, czym była w marzeniach tylu pokoleń, które walczyły krwawo o jej wyzwolenie: państwem wolności i sprawiedliwości.

OBYWATELE KOLEJARZE!

W dniu 11 listopada b. r. Polska obchodzić będzie 20-tą rocznicę odzyskania niepodległości państwowej. Radosna to data. Dla narodu posiadającego za sobą tradycję tysiącletnią świetną i pełną chwały, dzień ten powinien być jednak nie tylko świętem radości, ale i świętem powagi i dumy. W tę rocznicę odrodzenia trzeba nam przede wszystkim zdać sobie sprawę, cośmy w ciągu tego dwudziestolecia uczynili my, naród polski, dla przywrócenia Ojczyźnie naszej dawnej świetności i potęgi.

Wyników tego rachunku sumienia narodowego nie potrzebujemy się wstydzić. Popełnialiśmy błędy, zawiniliśmy w niejednym, lecz w całości to 20-lecie stanowi potężny krok naprzód na drodze do Polski wielkiej, silnej i sprawiedliwej. Wystarczy porównać stan nasz dzisiejszy z sytuacją w momencie wskrzeszenia naszego państwa: 20 lat temu — chaos i rozprężenie, kraj zniszczony, wróg w granicach, dzisiaj ład i spokój, praca twórcza we wszystkich dziedzinach życia narodowego, a imię Polski budzi szacunek i podziw w całym świecie.

Odbudowy państwa po stukilkudziesięcioletnim podziale i straszliwym kataklizmie 6-letnich zmagań wojennych dokonaliśmy z zadziwiającą szybkością. Kierowani myślą i wolą Józefa Piłsudskiego stworzyliśmy potężną armię, ugruntowaliśmy znaczenie Polski wśród narodów świata, zdobyliśmy sobie miejsce na morzu. Osiągnęliśmy, choć jeszcze niewystarczające, jednak już znaczne, rezultaty w dziedzinie gospodarki narodowej. Zrobiliśmy wiele dla wprowadzenia w życie Polski zasad sprawiedliwości społecznej .

Do największych zdobyczy tego okresu należy ewolucja świadomości zbiorowej narodu polskiego! Dziś po 20 latach naszego życia państwowego nie ma Polaka, który by nie czuł się współodpowiedzialny za przyszłość, wielkość i siłę państwa polskiego. Świadczy o tym stosunek wszystkich Polaków, bez różnicy przekonań politycznych, do armii narodowej, świadczy o tym jednomyślność opinii polskiej w zasadniczych sprawach bytu narodowego. Ta dojrzałość historyczna narodu polskiego stanowi niewzruszalny fundament jego wielkości i znaczenia w świecie.

Udział nas, kolejarzy, w tym ogólnym dorobku minionego 20-lecia jest niewątpliwie duży. Kolejnictwo polskie, w wyniku wojny zrujnowane i zdezorganizowane, stanowi dzisiaj jeden z najlepiej funkcjonujących działów gospodarki państwowej, co jest w pierwszym rzędzie zasługą ogółu jego pracowników i rezultatem naszej gotowości do służby Ojczyźnie na każdym posterunku, czy to zawodowym, czy też społeczno - obywatelskim. Z perspektywy 20-lecia my, kolejarze polscy, możemy z dumą patrzeć na wyniki naszej pracy i stwierdzić, żeśmy swój obowiązek wobec Ojczyzny spełnili.

Dziś, obchodząc wspólnie, bez względu na nasze przekonania polityczne i społeczne, rocznicę odzyskania niepodległości, dajmy w ten sposób wyraz naszej jedności narodowej i naszej woli budowania przyszłości wspólnymi siłami dla chwały i potęgi Polski.

Idziemy w tę przyszłość z wiarą w niewyczerpalne możliwości twórcze narodu polskiego, patrząc przed siebie z otuchą, widzimy bowiem własnymi oczami, jak „z trudu naszego i znoju" rośnie Polska wielka, zwarta i potężna.

Niech żyje Polska!

Rodzina Kolejowa.
Kolejowe Przysposobienie Wojskowe.
Zjednoczenie Kolejowców Polskich.
Związek Urzędników Kolejowych.
Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich.
Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce.
Federacja Kolejowców Polskich.
Związek Kolejowych Pracowników Drogowych.
Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych.
Związek Zwrotniczych Kolejowych.
Centralny Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych.
Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych.
Zrzeszenie Techników Kolejowych.
Związek Polskich Inżynierów Kolejowych.
Związek Lekarzy Kolejowych.
Zrzeszenie Pracowników Administracji Technicznej Warsztatów i Parozowni.
Związek Prawników i Ekonomistów Kolejowych R. P.
Stowarzyszenie Kolejarzy byłych członków nielegalnego Związku Zawodowego w Zaborze Rosyjskim.

O LOS NASZYCH UPOSAŻEŃ

W obliczu doniosłych, historycznych zdarzeń, które absorbowały uwagę społeczeństwa we wrześniu i z początkiem października r. b. zeszły na plan dalszy i usunęły się w cień wszystkie inne nawet najważniejsze zagadnienia polityczne i gospodarcze. Bezpośrednio po wyjaśnieniu się sytuacji na arenie międzynarodowej i po odzyskaniu Śląska Zaolzańskiego nastąpił okres ożywionej akcji wyborczej, co znowu odwróciło uwagę opinii publicznej od innych, mniej aktualnych i mniej emocjonujących spraw. Wszystko to zajmowało i absorbowało zresztą nie tylko opinię publiczną, lecz także i czynniki rządowe, których uwaga skupiała się w minionym nie dawno okresie na owych sprawach doniosłych, mających dla Państwa znaczenie pierwszorzędne.

Nic też dziwnego, że przez pewien okres czasu głucho było o budżecie na rok 1939/40 oraz o związanym z nim ściśle zagadnieniu uposażeń pracowników państwowych. Życie ma jednak swoje prawa, to też ani budżetu, ani załatwienia t. zw. „sprawy urzędniczej" nie można było odraczać w nieskończoność. Pod koniec października zakończono zatem prace nad budżetem, a Rada Ministrów uchwaliła projekt preliminarza na rok 1939/40 i zatwierdziła plan finansowo - gospodarczy P. K. P. na rok następny.

Komunikat urzędowy, wydany w tej sprawie jest krótki i lakoniczny tak, że trudno się z niego zorientować, co w budżecie zostało uwzględnione a co pominięte. Jednakże nawet i te krótkie komentarze, którymi zaopatrzono informacje o globalnej wysokości budżetu usprawiedliwiają w całej pełni obawę, że także i tym razem słuszne żądania pracownicze zostały pominięte. Według tych komentarzy wzrost globalnej sumy budżetu jest minimalny, przeszło połowa tego wzrostu przypada na szkolnictwo, część na wzrost zaopatrzeń z przyczyn naturalnych, a pozostała reszta wynika z przyłączenia do państwa nowych obszarów.

Nie widać zatem miejsca w którym mogłyby się pomieścić kredyty na realizację postulatów pracowniczych, a pominięcie tej sprawy w komunikatach urzędowych zupełnym milczeniem, jest już samo przez się groźną i niepokojącą wskazówką.

Sytucja wyjaśni się ostatecznie dopiero po opublikowaniu preliminarza, t. j. po złożeniu go ciałom ustawodawczym o ile, oczywiście, rząd wcześniej nie udzieli w tej sprawie miarodajnych informacyj. Nie mamy jednakże zamiaru ukrywać, że widoki na uwzględnienie postulatów pracowniczych są słabe i że wśród pracowników państwowych, z kolejarzami na czele, panuje z tego powodu zrozumiałe zaniepokojenie.

Pragniemy również zaznaczyć i podkreślić, na podstawie dokładnej znajomości nastrojów wśród szerokich rzesz pracowniczych, że pracownicy państwowi nie pogodzą się pod żadnym warunkiem z takim „załatwieniem" ich słusznych żądań i uczynią wszystko, co leży w ich mocy, aby skłonić czynniki miarodajne do uwzględnienia minimalnego przynajmniej programu reformy uposażeń.

Nie jest to ze strony pracowników bynajmniej objaw jakiegoś stanowego egoizmu lub też zapoznawania sytuacji czy lekceważenia doniosłych zadań, jakie dziś przed Państwem naszym stoją. Reforma uposażeń, jest według naszego mniemania, koniecznością państwową taką samą i w niczym nie gorszą ani też mniej ważną niż inne konieczności, a o tyle może nawet i ważniejszą od wielu innych potrzeb, że chodzi tutaj o byt i dolę wielu setek tysięcy rodzin pracowniczych, które pokrzywdzone ciężko sławetną „reformą uposażeń" z r. 1934 oraz wyeksploatowane doszczętnie na różne mniej lub więcej doniosłe i szlachetne cele, nie mogą dziś związać końca z końcem, nie mają z czego płacić zobowiązań i uiszczać długów, które narosły do nieprawdopodobnej wprost wysokości, a wskutek tego znajdują się naprawdę w położeniu bez wyjścia.

Pracownicy państwowi zdają sobie sprawę z obecnej sytuacji i wiedzą, że na przeprowadzenie zasadniczej reformy uposażeń, mimo całą słuszność i pełne uzasadnienie zgłoszonych w tej sprawie postulatów, obecnie liczyć nie można. To też wysuwają ze swej strony minimalne tylko żądania, a mianowicie: całkowite zniesienie podatku specjalnego, przy równoczesnym zmniejszeniu nadmiernej rozpiętości uposażeń, przywrócenie dodatków rodzinnych i zwrotu opłat szkolnych za naukę dzieci w szkołach prywatnych, przywrócenie dodatku za wysługę lat oraz rozszerzenie pomocy lekarskiej.

Niejednokrotnie już mieliśmy sposobność omawiać na tym miejscu sprawę reformy uposażeń i wykazać całkowitą słuszność i pełne uzasadnienie postulatów pracowniczych. Zbytecznym było by zatem dowodzić raz jeszcze samym sobie oraz doskonale poinformowanym czynnikom miarodajnym, że jest to program, który może i musi być zrealizowany.

Nie jest to zresztą program nowy, rządowi nieznany. Przeciwnie, sprawa była już wielokrotnie przedmiotem dyskusji pomiędzy rządem a przedstawicielstwem pracowników. Międzyzwiązkowy Komitet Pracowników Państwowych usiłował uzyskać decyzję rządu na ten temat w czasie właściwym, t. j. w toku prac przygotowawczych do preliminarza na nadchodzący rok budżetowy. Delegacja Komitetu przedłożyła postulaty pracownicze p. Premierowi jeszcze w lipcu r. b. i spotkała się z życzliwym w zasadzie ich przyjęciem. P. Premier uznał słuszność tych postulatów i obiecał je rozważyć i załatwić w miarę możności przy czym wyraził opinię, że pewne, konieczne sprawy muszą być załatwione. Także i właściwy kierownik polityki gospodarczej państwa, p. wicepremier i Minister Skarbu inż. Kwiatkowski odbył w sierpniu r. b. z delegacją Komitetu na ten temat długą konferencję, obiecał sprawę zbadać i rozpatrzyć oraz udzielić Komitetowi odpowiedzi w ciągu września r. b.

Wspomniane na wstępie, ważne zdarzenia polityczne uniemożliwiły załatwienie tej sprawy w trybie normalnym i w czasie właściwym. Odpowiedź na postulaty pracownicze przychodzi, jak się zdaje, drogą pośrednią i wyraża się zupełnym pominięciem nawet tego minimalnego programu mimo, iż komunikaty urzędowe podkreślają z naciskiem, iż budżet państwa jest zrównoważony.

Zawodowe organizacje pracownicze nie mogą wobec tego pozostać obojętnymi. Jest naszym obowiązkiem zrobić wszystko co w naszej mocy i użyć wszelkich dostępnych nam środków, aby uzyskać spełnienie słusznych a skromnych naszych postulatów. Okres zbliżającej się sesji budżetowej ciał ustawodawczych będzie dla nas, jak zwykle, okresem wytężonej akcji na rzecz poprawy bytu. Cały ogół pracowników państwowych stanie bez wątpienia zwartym murem za swoją zawodową reprezentacją, a akcja nasza może liczyć także i na poparcie całego zorganizowanego świata pracy, który przy tej sposobności zamanifestuje swoją z nami solidarność.

Ufamy, że słuszna nasza prawa zwycięży i że czynniki miarodajne znajdą środki i sposoby, aby żądania nasze zaspokoić, tak jak tego wymaga nie tylko już sprawiedliwość społeczna, lecz żywy i pierwszorzędnej wagi interes Państwa, które, zwłaszcza w czasach obecnych, nie może opierać swej gospodarki na długoletniej, piekącej krzywdzie swych najlepszych, najofiarniejszych obywateli i oddanych sprawie publicznej pracowników.

DOLA...

Dola pracowników umownych, którzy z biegiem lat stanowią coraz to większy odsetek ogółu pracowników zatrudnionych na stałe w służbie parowozowej nastręcza aż nazbyt wiele sposobnoci do interwencyj zażaleń i reklamacyj. To też w każdym niemal numerze „Maszynisty" zmuszeni jesteśmy zajmować się zagadnieniami, dotyczącymi ich uprawnień i interesów. W artykule pt. „Umowni" zamieszczonym w lipcowym numerze „Maszynisty" z rb. oraz w notatce pt. „Przed terminem mianowań i ustaleń", omawiając zagadnienia „umownych" w sposób zasadniczy, na tle obowiązujących przepisów o porządku służbowym, mieliśmy sposobność stwierdzić, iż umowni" stanowią tę kategorię pracowników, którzy posiadają najmniej praw i wobec tego zmuszeni są znosić na każdym kroku rozmaite objawy samowoli ze strony administracji kolejowej. Objawy te są czasem wręcz nieprawdopodobne i nieoczekiwane, czego dowodem są dwa opisane poniżej zagadnienia:

Z okazji przeprowadzonych w roku ubiegłym mianowań na stanowiska etatowe jak również w toku prac przygotowawczych do mianowań tegorocznych okazało się, że są wśród „umownych" pracownicy, posiadający pełne kwalifikacje służbowe i nienaganną pod każdym względem opinię, słowem wszystko, co jest do mianowania niezbędne a mimo to nie mogę otrzymać nominacji. Po dokładnym zbadaniu sprawy okazało się, że przeszkoda polega na tym iż są oni „prowadzeni" na rozdziale 5 rozchodów budżetowych tj. w dziale służby warsztatowej. Zaznaczyć należy, że nie chodzi tu bynajmniej o pracowników zajętych w służbie parowozowej chwilowo czy też przygodnie lecz o pracowników kwalifikowanych i egzaminowanych, zatrudnionych na parowozie na stałe od wielu lat bez przerwy. Mimo to figurują oni wciąż na etacie służby warsztatowej, bo podobno w służbie parowozowej nie ma dla nich miejsca....

Długo i dokładnie tłumaczono nam przyczyny tego, bądź co bądź dziwnego, stanu rzeczy ale ze wstydem przyznajemy się, że wyjaśnień tych nie możemy ani rusz zrozumieć. Skoro pracownicy ci, zatrudnieni są na stałe w służbie parowozowej, to chyba należne im uposażenie pokrywa się z budżetu tej służby, bo trudno przypuścić aby służba warsztatowa opłacała pracowników nie zatrudnionych w warsztatach ze swego budżetu. Jeśli zaś są w budżecie służby parowozowej fundusze na opłacenie tych pracowników, to co to właściwie znaczy, że brak dla nich miejsca?... Sedno rzeczy spoczywa podobno w tym, że etat służby parowozowej obejmuje tylko t.zw. normalne czy minimalne zapotrzebowanie i że nie można na tym etacie utrzymywać pracowników, którzy w każdej chwili, w razie zmniejszenia ruchu, mogą powrócić do służby warsztatowej.

Zgódźmy się na chwilę nawet i na to, że tak być musi, czy też tak być powinno zawsze jednak nierozstrzygniętym pozostaje pytanie „dla czego w takim razie służba parowozowa nie „wypożycza" wówczas swoich pracowników służbie warsztatowej a koniecznie musi sama z pożyczek takich korzystać i to przez wiele lat bez przerwy...

To już są arkana wyższej polityki personalnej, której byle kto nie pojmie i nie zgłębi. Jedyną dla nas pociechą jest fakt, że nie mógł tego pojąć również i sam p. Naczelnik Wydziału Uposażeń w Biurze Personalnym M.K., dla którego opisane praktyki również były rewelacją...

Z tych jednak, czy z innych powodów, wielu pracowników umownych, zatrudnionych na stałe w służbie parowozowej figuruje na etacie służby warsztatowej a tacy etatu pomocnika maszynisty otrzymać nie mogą. Nie mogą zresztą otrzymać żadnego innego etatu. Prawowita i legalna ich „właścicielka" tj. służba warsztatowa nie zna ich i nie potrzebuje do niczego, bo są zatrudnieni gdzieindziej i do czego innego przeznaczeni a „użytkowca", który ich sobie wypożyczył tj. służba parowozowa nie może przecież udzielać nominacji obcemu personelowi. Koniec-końców, stworzono dla nich tą drogą jeszcze jeden, dodatkowy i w żadnych przepisach ani instrukcjach nie przewidziany warunek do nominacji i jeden jeszcze szczebel na drodze do dalszej kariery służbowej: najpierw muszą „awansować" z rozdziału 5 do rozdziału 4 b, a dopiero po tym mogą liczyć, że przy nadarzającej się okazji otrzymają należną nominację...

Dzięki interwencji w M. K. udało się nam zapoczątkować zmianę tej dziwacznej polityki. M. K. uznało, iż praktyki podobne są niewłaściwe i niedopuszczalne i wskutek doraźnego zarządzenia przeniesiono pewną liczbę umownych na etat służby parowozowej co umożliwi im bądź to już w roku bieżącym, bądź też w terminie następnym uzyskanie nominacji na stanowisko etatowe. Doraźny ten sukces nie załatwia jednak sprawy w sposób stanowczy: niezbędna jest w tym celu podstawowa rewizja zasad normowania ilości stanowisk w poszczególnych rozdziałach budżetu tak aby każdy pracownik znalazł miejsce w tym dziale służby w którym jest zatrudniony i z którego pobiera swą płacę. Załatwienie tej sprawy wymaga oczywiście starań systematycznych i stanowić będzie przedmiot stałej troski naszej organizacji.

Drugie zagadnienie które w notatce niniejszej zamierzamy poruszyć jest bardziej jeszcze znamienne i charakteryzuje położenie pracowników umownych bodaj jeszcze dosadniej.

Wysokość płacy dziennej pracowników umownych na PKP. zależna jest od przeciętnych dla danej miejscowości wynagrodzeń za pracę najemną, uzyskiwanych przez pracowników prywatnych. Wysokość płacy w przedsiębiorstwach prywatnych jest różna w różnych miejscowościach, a zależy to od kosztów utrzymania. Jasnym jest, że pracownicy zatrudnieni na wsi lub w małych miastach, gdzie ceny mieszkania, żywności itp. są stosunkowo niskie mają mniejsze zarobki niż pracownicy zatrudnieni w dużych miastach i nic w tym dziwnego, że pracownik zatrudniony np. w Ostrowie Wlkp. czy też w innej takiej miejscowości otrzymuje płacę niższą niż pracownik o tych samych kwalifikacjach, zatrudniony przy takiej samej pracy w Warszawie.

PKP. stosuje się naogół lojalnie do owych przeciętnych płac rynkowych a władze kolejowe posiadają odpowiednie tabele płac w których wyszczególnione jest wynagrodzenie pracowników różnych kategoryj w poszczególnych miejscowościach. Płaca dzienna pracownika umownego zależna jest zatem od miejscowości w której jest zatrudniony i jeśli przypadkiem zmieni on miejsce zatrudnienia — zmienia się odpowiednio także i wysokość jego wynagrodzenia.

Tak bywa z reguły i tak być powinno według obowiązujących instrukcyj. Od czegóż jednak spryt i pomysłowość administracji personalnej? Zdarzyło się mianowice, że niektóre parowozownie dyr. OKP. Poznań posiadały przed kilkoma laty nadmiar umownych pracowników parowozowych a dyr. OKP. w Warszawie nie posiadała dostatecznej ich ilości. Wobec tego nastąpiło „przeniesienie" pewnej liczby „umownych" do Warszawy, oczywiście trybem praktykowanym wobec tej kategorii pracowników tj. pod grozą zwolnienia z pracy kazano im poprostu wnieść „dobrowolne" podania o przyjęcie do służby w Warszawie.

Dyrekcja OKP. w Warszawie doszła do przekonania, że można przy tej sposobności cośniecoś zarobić, a wobec tego, przyjąwszy owych pracowników do służby w Warszawie nie przyznała im dniówki obowiązującej w tym mieście lecz pozostawiła im nadal dniówkę którą otrzymywali np. w Ostrowie Wlkp. Dniówka ta była oczywiście grubo niższa od dniówki warszawskiej wskutek czego dochodziło często do ciekawych paradoksów: Oto nowo-przyjęty, wprost, jak to mówią, z ulicy, pracownik otrzymywał dniówkę warszawską, wyższą o 20 czy nawet 30% od dniówki, którą wypłacano długoletnim, doświadczonym i egzaminowanym pracownikom, dla tego tylko, że swego czasu pracowali w Ostrowie. Gdyśmy to reklamowali w Dyrekcji OKP w Warszawie, odpowiedziano nam, z świętym oburzeniem, że przecież i tak Dyrekcja zrobiła im łaskę przyjmując ich do siebie na służbę w chwili, gdy w dawnym miejscu służbowym groziła im redukcja...

Na szczęście, także i na tę sprawę zapatruje się odmiennie Biuro Personalne M. K. które o tych oszczędnościowych praktykach nie było poinformowane. P. Nacz. Wydziału Uposażeń M. K. stwierdził, iż postępowanie Dyr. OKP. w Warszawie jest sprzeczne z obowiązującymi instrukcjami i przyrzekł po zbadaniu tej sprawy wydać stosowne zarazdzenia. Jest zatem nadzieja, że i tę sprawę uda się dzięki naszym staraniom załatwić pomyślnie i zgodnie z interesami pracowników „umownych".

Wszystko to jednak są paliatywy, plasterki zakrywające ropiejący wrzód. Jedynym właściwym i skutecznym sposobem załatwienia tej sprawy może być tylko dostosowanie stanu faktycznego do wymogów pragmatyki tj. mianowanie na etat wszystkich pracowników „umownych" zatrudnionych na stałe w służbie parowozowej i posiadających niezbędne w tym celu kwalifikacje oraz zaliczenie wszystkich pozostałych w poczet praktykantów. To też nie ustaniemy w staraniach aby palącą tę sprawę załatwić w sposób stanowczy i zasadniczy.

SPRAWY SŁUŻBOWE

WADLIWY SYSTEM

Wprowadzonym ostatnio na P.K.P. nowym systemem rejestracji pracy drużyn parowozowych, opartym na instrukcji N. R. 41 zajmowaliśmy się na łamach „Maszynisty" już dwukrotnie: w N-rze 7 z r. b. umieściliśmy artykuł pt. *Manipulacja uproszczona*" a w Nr 8-mym przedrukowaliśmy memoriał złożony w tej sprawie w M. K. przez prezydium Z.Z.M.

Zebranym i ogłoszonym przez nas materiałem informacyjnym zainteresowało się Centralne Biuro Statystyki Przewozów P.K.P., które zwróciło się do Redakcji o dostarczenie ścisłych danych z wskazaniem nazwisk numerów parowozów i miejsc służbowych, w których zdarzyły się podane przez nas wypadki. Życzeniom Centralnego Biura Statystyki Przewozów uczyniliśmy chętnie zadość i uważaliśmy, iż w ten sposób sprawa jest załatwiona i wyczerpana, zwłaszcza, iż równocześnie toczyły się w M.K. prace nad zmianą stosowanego obecnie systemu, przyczym zgodnie z jednomyślną opinią wszystkich dyrekcyj z wyjątkiem jedynie dyrekcji OKP. w Radomiu, system ten miał ulec zmianom, zasadniczym już od 1 października 1938 r.

Doszło jednakże do naszej wiadomości, iż fakt wysłania do nas pisma z żądaniem przedłożenia dowodów wadliwego funkcjonowania obecnego systemu rejestracji pracy drużyn parowozowych został — nie przez nas oczywiście—szeroko rozreklamowany po całej sieci PKP., co wywołało rozmaite, nie zawsze słuszne a często wręcz bałamutne komentarze. Równocześnie M. K. pod wpływem pewnych osobistości, którym zależy na utrzymaniu dotychczasowego systemu, odstąpiło od zamiaru natychmiastowego przeprowadzenia zasadniczej re-

formy instrukcji N. R. 41. Sprawa uległa zwłoce i jest obecnie przedmiotem dalszych badań i studiów i to — jak słychać — z tendencją do pozostawienia obecnego stanu rzeczy bez zmian istotnych wzamian za wprowadzenie drobnych tylko ulepszeń i uzupełnień.

Wobec tego mamy nie tylko prawo ale i obowiązek ogłosić odpowiedź, którą udzieliliśmy Centralnemu Biuru Statystyki Przewozów PKP. na skierowane do nas pismo w sprawie wadliwego funkcjonowania omawianego systemu. Podane przez nas fakty stanowią dosadną ilustrację konsekwencyj, do których system ten prowadzi a które są szkodliwe nie tylko dla personelu ale i dla interesów kolei. Zaznaczamy, że w piśmie naszym wykorzystaliśmy i to tylko częściowo — materiał zebrany do końca września b.r. Od tego czasu sytuacja nie uległa bynajmniej zmianie na lepsze. Znowu zdarzyły się wypadki opóźnień w wypłacie należności, ilość reklamacyj nie jest mniejsza niż w miesiącach ubiegłych i zdarzają się wciąż jaskrawe przykłady błędów statystycznych zwłaszcza jeśli chodzi o rejestrację przebiegu parowozów i ilości przewiezionego tonażu. Sprawa jest ważna i ma dla pracowników parowozowych znaczenie zasadnicze, albowiem wiąże się ściśle z obliczeniem rozchodu paliwa a więc i premii za oszczędności opałowe. W obecnym systemie ilość przewiezionych brutto-tono-kilometrów jest dla drużyn parowozowych tajemnicą a wobec tego nie mogą one skontrolować, czy premię opałową lub też przepał obliczono im należycie. Fakty przytoczone w zamieszczonym poniżej piśmie i inne podobne nie mogą wzbudzić w pracownikach zaufania w ścisłość i poprawność statystyki prowadzonej sposobem przewidzianym w instrukcji Nr. R. 41-a wobec tego zarówno z tego powodu, jak też ze wszystkich tych powodów o których pisaliśmy obszernie w artykule pt. „Manipulacja uproszczona" oraz w memoriale do M.K. w sprawie sposobu obliczania godzinowego — jesteśmy zasadniczymi przeciwnikami obowiązującego obecnie systemu i nie ustaniemy w dążeniu do zastąpienia go systemem innym, bardziej właściwym i stosownym.

Z tymi uwagami podajemy poniżej tekst pisma wystosowanego dn. 13 października b. r. przez Redakcję „Maszynisty" do Centralnego Biura Statystyki Przewozów PKP.

DO

CENTRALNEGO BIURA STATYSTYKI

PRZEWOZÓW P. K. P.

w/m. Puławska 12-a

W odpowiedzi na pismo z dnia 13 września 1938 r. podajemy żądane od nas informacje dotyczące uzasadnienia zarzutów podniesionych w naszym czasopiśmie w związku z nowowprowadzonym systemem rejestracji pracy drużyn parowozowych oraz przebiegu parowozów. Podążając za tokiem myśli wspomnianego pisma, uważamy, iż najbardziej celowym będzie ujęcie odpowiedzi w trzy grupy obejmujące zagadnienia poruszone przez Centralne Biuro Statystyki Przewozów:

1) *Opóźnienia wypłaty dodatku „godzinowego"*. W pierwszych miesiącach po wprowadzeniu w życie instrukcji R 41 opóźnienia w wypłacie dodatku „godzinowego" były objawem powszechnym i miały miejsce we wszystkich niemal jednostkach służbowych. W szczególności w Dyrekcji O. K. P. Warszawa wypłata następowała z trzy do czterodniowym opóźnieniem, a w Dyrekcji O. K. P. Kraków nawet z 5-cio do 7-io dniowym opóźnieniem. Sprawa była przedmiotem interwencji ze strony Zarządu Okręgowego naszego Związku w Krakowie u Pana Dyrektora Kolei, a niedomagania zostały usunięte dopiero po zwiększeniu składu osobowego Biura Statystycznego. W Dyrekcji O. K. P. Wilno wypłata „godzinowego" miała miejsce także i w miesiącach czerwcu, lipcu i sierpniu r. b. nie dnia 15 lecz między dniem 17 a 20 każdego z tych miesięcy. Także w miesiącu wrześniu zanotowaliśmy sporadyczne wypadki opóźnionej wypłaty „godzinowego" między innymi fakt taki zdarzył się w parowozowni Kołomyja, gdzie wypłata nastąpiła dnia 17 września b. r. Poczuwamy się do obowiązku zaznaczyć, iż w chwili obecnej sytuacja uległa w omawianym względzie wyraźnej poprawie, była jednakże zaognioną w chwili, gdy pisaliśmy i publikowaliśmy na łamach naszego czasopisma dotyczące tej sprawy artykuły.

2) *Reklamacje*. Bezpośrednio po wprowadzeniu nowego systemu rejestracji pracy pracowników parowozowych reklamacje napływały masowo, a Biura Statystyczne nie były w stanie sytuacji opanować. W chwili obecnej ilość reklamacji nieco spadła, mimo to jednak wciąż jeszcze mają one charakter masowy. W Dyrekcji O. K. P. Warszawa wpływa około 250 reklamacji miesięcznie. Lista reklamacyj parowozowni Grudziądz za miesiąc maj obejmuje 74 nazwiska, za miesiąc czerwiec 31 nazwisk, za miesiąc lipiec 24 nazwiska. Lista reklamacji w parowozowni Bydgoszcz za miesiąc lipiec obejmuje 24 nazwiska, lista reklamacyj w parowozowni Toruń za sierpień obejmuje 13 nazwisk.

Reklamacje te nie są załatwiane z należytą sprawnością. W chwili obecnej nie są rozstrzygnięte jeszcze i nie udzielono odpowiedzi na liczne reklamacje dotyczące wymiaru „godzinowego" za miesiąc maj. r. b. Zjawisko ma również charakter powszechny i notowane jest z każdej niemal parowozowni. W parowozowni Wilno opublikowane było przez kilka dni zawiadomienie, podpisane przez Naczelnika parozowni według którego, spowodu nawału pracy w Referacie Statystyki, wstrzymane zostało „narazie" rozpatrywanie reklamacyj w sprawie wymiaru „godzinowego". Jeśli chodzi o przykłady z przytoczeniem imion i nazwisk podajemy następujące: Kacperski Kazimierz, pom. masz. Warszawa-Wschodnia, reklamował wypłatę „godzinowego" za maj co do różnicy zł. 17.45 — nie otrzymał dotąd odpowiedzi. Syguła Józef, maszynista parowozowni Warszawa-Praga, reklamował różnicę w „godzinowym" za maj w sumie zł. 3.14 — otrzymał informację, iż reklamacja jest spóźniona. Majewski Kazimierz, maszynista parowozowni Częstochowa, reklamował różnicę za czerwiec zł. 28.23 oraz za lipiec zł. 26.47 — dotąd bez odpowiedzi, maszynista Szwabski Kazimierz, Częstochowa, reklamował różnicę zł. 31.62 za lipiec — dotąd bez odpowiedzi, maszynista Porębski Stanisław, Lwów, reklamował różnicę zł. 26. — za kwiecień — dotąd bez odpowiedzi. Parozownia Stryj wykazuje 7 reklamacji na sumę od 6 do 40 zł. bez odpowiedzi. Masowe reklamacje, o których wspominaliśmy poprzednio z parowozami Toruń, Grudziądz, Bydgoszcz oraz z D.O.K.P. Warszawa również nie są załatwiane na czas i zalegają po kilka miesięcy. W.D.O.K.P. Lwów na załatwienie reklamacji czekać trzeba z reguły przez 3 miesiące.

Reklamacje są z reguły w całej pełni uzasadnione i poparte przedłożeniem prawidłowo prowadzonego wykazu pracy. Pomyłki w obliczaniu „godzinowego" zdarzają się nietylko masowo, lecz są także i w ostatnich miesiącach rażące. Zanotowaliśmy różnicę o sumy sięgające do 60 zł. (maszyniści Stawański Feliks i Słobodzian Jan z parow. Kołomyja). W wspomnianych reklamacjach masowych znajdują się również pozycje przekraczające 40 zł, np. maszyniści Polakowski Bernard i Brzozowski Franciszek z parowozowni Toruń. W parowozowni Kołomyja przekazano do wypłaty we wrześniu r. b. sumę zł. 168.— z tytułu dodatku „godzinowego" maszyniście Cehollowi Henrykowi, który jednakże w miesiącu sierpniu w ogóle służby nie pełnił, gdyż jest już od dwu miesięcy chory.

Wreszcie nadmieniamy, iż wypadek podany w memoriale w sprawie sposobu obliczania „godzinowego" przedrukowanym w Nr. 8 „Maszynisty" z r. b., dotyczący sposobu załatwiania reklamacyj, gdzie podano, iż pracownik, który w jednym miesiącu otrzymał o 8 zł. za mało — nie dostał odpowiedzi na reklamację gdy zaś w miesiącu następnym otrzymał o 12 zł. za dużo — reklamacja została natychmiast uwzględniona itd., dotyczy maszynisty Henna Karola z parowozowni Warszawa-Wschodnia.

3) *Błędna rejestracja przebiegu parowozów i błędne obliczenie premii węglowej*. Podajemy następujące fakty wspomniane i niewspomniane w artykułach zamieszczonych na ten temat na łamach naszego czasopisma:

Parowóz, który nie był wykazany w statystyce przebiegów, mimo iż według zapisków parowozowni zatrudniony był przez 25 dni w służbie manewrowej — Tpl-91, MD-Przemyśl.

Parowóz, który za miesiąc marzec wykazany był w statystyce przebiegów z 38 klm., mimo, iż według zapisków parowozowni przebiegł w tym miesiącu 2005 klm. — Tw 12-6-MD Rawa Ruska. Ten sam parowóz wykazany był w statystyce za miesiąc kwiecień z przebiegiem 1906 klm podczas, gdy zapiski parowozowni notują przebieg 2225 klm.

Parowóz wykazany z przebiegiem 4015 klm mimo, iż pracując stale w służbie manewrowej nie może przebiec w miesiącu więcej niż 3000 do 3200 klm. — Tk-12-18-MD Poznań. Ten sam parowóz, który według statystyki zużył węgla 35.5 ton, wykazał oszczędność 29.2 tony.

Parowóz Tp2 — 279 wykazany z przebiegiem 113 klm obciążony został przepałem w ilości 12 ton MD. Poznań.

Parowóz Tp4-441 wykazany z przebiegiem 915 klm obciążony został przepałem w wysokości 28.3 tony węgla. M. D. Poznań.

Jesteśmy przekonani, iż przytoczone przez nas fakty uzasadniają w całej pełni zarzuty, podniesione w omawianych dziedzinach na łamach naszego czasopisma.

ZNOWU TO SAMO!

Istnieją w działalności organizacji zawodowej sprawy oklepane i wyeksploatowane — zdawałoby się — do ostateczności, rozstrzygnięte i załatwione „w zasadzie" już oddawna a mimo to wiecznie żywe, wiecznie aktualne i wciąż wymagające ponownego omówienia. Do takich należy w zakresie działania naszego Związku sprawa czasu pracy w służbie parowozowej.

Zmuszeni jesteśmy znowu poruszyć tę sprawę publicznie, choć wyznajemy szczerze, że czynimy to z uczuciem wstydu i obrzydzenia. Obrzydło nam już tłumaczyć po raz setny ludziom, którzy i bez naszej pomocy dobrze o tym wiedzą, że przestrzeganie czasu pracy w służbie parowozowej to nie wymysł i fanaberia pracowników lecz jedna z podstawowych gwarancyj bezpieczeństwa ruchu a wstyd nam za nasze władze naczelne, które, uznając w zasadzie, że przepisy o czasie pracy winny być ściśle przestrzegane i nie zamierzając tolerować żadnych odstępstw od tych przepisów, nie mają dość siły czy autorytetu, aby zmusić podwładne sobie organy kolejowe do szanowania swoich poglądów.

Niedawno dopiero zajmowaliśmy się na tym miejscu gruntownie a spokojnie tym zagadnieniem; zadaliśmy sobie nie mało trudu aby sprawę tę oświetlić raz jeszcze z całą powagą na którą bez wątpienia zasługuje. Gdy to nie pomogło zmuszeni byliśmy skierować wyraźny już atak na poszczególne jednostki. Metoda ta, do której użycia zostaliśmy po prostu zmuszeni bezskutecznością wszelkich wystąpień teoretycznych, odniosła skutek pomyślny; udało się na razie i chwilowo opanować sytuację w jednej parowozowni a nawet na terenie jednej Dyrekcji, tej właśnie której podlega wspomniana parowozownia. Okazało się przy tej sposobności, że ataki nasze nie były bezpodstawne. Nie możemy powstrzymać się od udzielenia samym sobie satysfakcji przez przytoczenie okólnika Dyrekcji OKP. w Warszawie, który stylem z ostrożna i przez ogródki, należycie urzędowym, trochę wprost a trochę między wierszami stwierdza stan rzeczy, który — mówiąc stylem podobnym — nie całkiem jest zgodny z obowiązującymi przepisami tudzież z interesem służby. Oto ów okólnik:

„W czasie kontroli parowozowni, odbywanych przez kontrolera mechanicznego stwierdzono, że drużyny parowozowe nie są zatrudnione równomiernie, przyczym w niektórych parowozach różnica między godzinami wypracowanymi przez poszczególne drużyny wynosi sto i więcej godzin, tj. jedni pracownicy drużyn wypracowują aż przeszło 300 godzin a inni tylko 160 godzin miesięcznie. Powyższe jest niedopuszczalne a świadczy o braku należytego zainteresowania się służbą dyspozytorów parowozowni oraz braku dozoru ze strony administracji.

Po za tym w niektórych parowozowniach średnie wykorzystanie drużyn przekracza 210 godzin, co jest za dużo, a w innych nie dochodzi 190 godzin, co jest za mało.

Polecam powyższe niedomagania usunąć pod osobistym nadzorem Naczelnikom Parowozowni a brak drużyn należy pokryć odpowiednimi własnymi rzemieślnikami".

podpisano: (—)
Naczelnik Służby Mechanicznej

Mniejsza już o ten styl i oto, że prawda została tutaj ukryta i upiększona między kwiatkami; dość że okólnik zrobił swoje i doprowadził do opamiętania pp. zawiadowców i naczelników w jednej przynajmniej Dyrekcji.

Niestety sprawa czasu pracy na P.K.P. jest jak studencka kołdra: naciągając na nogi, — wyłazi grzbiet, a okryć grzbiet, to nogi wyłażą. Zaledwie uspokoiło się w jednej Dyrekcji a już zaogniło się w 2 innych. Ponieważ zaś jest życzeniem M. K. aby w takich wypadkach podawać dane konkretne, z przytoczeniem parowozowni, pociągów i t. d. przeto służymy tym wszystkim:

W parowozowni *Jasło* istnieje turnus służbowy przewidujący służbę nieprzerwaną przez godzin 15. Jest to turnus obsługi pociągów Nr. 1526 Jasło — Rzeszów; 248/234 Rzeszów — Dębica; i 244/245 Dębica — Rzeszów. Uważamy za rzecz zgoła już zbyteczną dowodzić, iż tak długo trwająca służba wyczerpuje fizycznie a zwłaszcza nerwowo drużynę parowozową jak również przypominać, iż obowiązujące przepisy ustalają maksymalny czas trwania służby nieprzerwanej na godzin 12-cie. W tej samej parowozowni poszczególni pracownicy wykazują po 240 i więcej godzin pracy pełnowartościowej w miesiącu.

W parowozowni *Przemyśl* drużyny parowozowe przepracowały w okresie od kwietnia do października r. b. około 20.000 (słownie: dwadzieścia tysięcy) godzin nadliczbowych a poszczególni pracownicy wykazują po 300 i więcej godzin służby w miesiącu. Odpoczynki w parowozowni macierzystej trwają zaledwie po 4, 6 i 8 godzin i to po poprzedniej, wielogodzinnej, męczącej służbie.

Nie pomagają żadne protesty ani interwencje. W imię „dobra służby" i „interesu kolei" oraz w imię niezbędnej oszczędności administracja odgraża się pracownikom w razie protestu, że im ten „antypaństwowy występek" popamięta! Są też i odpowiednie z tego rezultaty: Ostatnio n. p. uzyskano tą drogą *„oszczędność" około 10.000 zł.* Albowiem maszynista *Adam Jaworski* który w miesiącu wrześniu r. b. wyrobił 320 godzin pracy pełnowartościowej wskutek wyczerpania i przemęczenia przeoczył sygnał w stacji Munina skutkiem czego nastąpiła katastrofa i spowodowała straty na tę mniej-więcej sumę. Maszynista Jaworski jest oczywiście w oczach swych przełożonych oraz w rozumieniu przepisów pragmatyki i kodeksu karnego winowajcą; pociągnięty zostanie do odpowiedzialności karnosądowej i dyscyplinarnej, zapłaci stosowne odszkodowanie; z wszelkimi widokami na dalszą karierę służbową może się pożegnać na długie lata, jeśli nie na zawsze o ile, oczywiście, nie powędruje ponadto do kozy pozostawiając rodzinę bez kawałka chleba (dosłownie!) i bez zaopatrzenia. Mimowoli nasuwa się zatem dręczące nas już od lat wielu pytanie: kiedyż nareszcie i na jak długo powędruje do kryminału, jako właściwy sprawca i winowajca katastrofy ten, kto zmusił maszynistę Jaworskiego do pracy ponad siły, lub też zezwolił mu na taką pracę mimo, iż obowiązujące przepisy zostały w ten sposób wyraźnie i świadomie zlekceważone i pogwałcone?

Wyrażamy — bez głębszego zresztą przekonania i mimo smutne doświadczenia z przeszłości — nadzieję, że niniejsza notatka pomoże i że na pewien czas będziemy mogli poniechać tego tematu. Jednakże na wypadek, gdyby nadzieja zawiodła nas i tym razem poczuwamy się do obowiązku zaznaczyć, że nie wyczerpaliśmy dotąd wszystkich dostępnych nam środków walki z systematycznym lekceważeniem przepisów o czasie pracy.

Dotąd poruszaliśmy tę sprawę jedynie na łamach własnego naszego organu, który do szerszej publiczności nie dociera. Jeśli to nie pomoże, zmuszeni będziemy z prawdziwą przykrością i żalem odwołać się do szerszej opinii publicznej i zainteresować tym zagadnieniem prasę codzienną. Może interwencja publiczności korzystającej z usług kolei i powierzającej swe życie i zdrowie maszynistom pracującym po 15 godzin bez przerwy i po 300 godzin w miesiącu skłoni wówczas Ministerstwo Komunikacji do użycia środków prawdziwie skutecznych, zdolnych wymusić na administracji kolejowej przestrzeganie obowiązujących przepisów oraz respekt dla zarządzeń i poglądów władzy naczelnej, z których pp. naczelnicy i zawiadowcy kpią sobie dotąd w żywe oczy!

ŻĄDAMY DOSTARCZENIA INSTRUKCJI R1 W WYCIĄGU PRZYSTOSOWANYM DO POTRZEB SŁUŻBY PAROWOZOWEJ!

O RACJONALIZACJĘ METOD SZKOLENIA PERSONELU NA P. K. P.

Należyte wyszkolenie personelu jest sprawą pierwszorzędnej wagi dla kolejnictwa. Przyznać należy że P.K.P. poświęcają temu zagadnieniu od kilku lat coraz to więcej uwagi, wskutek czego widoczny jest znaczny postęp w tej dziedzinie. Dawny system, gdy pracownik szkolił się z reguły sam w czasie pełnienia służby i zdany był niemal wyłącznie na własny spryt z rzadka tylko mając możność korzystania z uwag i wskazówek przełożonych lub starszych kolegów, został już, na szczęście zaniechany. Koleje dokładają starań, aby zapewnić sobie dostateczne kadry kandydatów wyszkolonych fachowo jeszcze przed wstąpieniem do służby w specjalnych szkołach kolejowych, urządzają same różne kursy zarówno dla kandydatów, jak też - dla już zatrudnionych pracowników, przygotowujących się do egzaminów służbowych, ostatnio zaś podjęły godną uwagi i uznania myśl zorganizowania — wzorem istniejących już od dawna, podobnych instytucyj wojskowych — specjalnego centrum wyszkolenia kolejowego. Także i dziedzina periodycznych pouczeń dla pracowników już zatrudnionych, wyszkolonych i egzaminowanych została ostatnio, z grubsza przynajmniej uporządkowana przez ogłoszenie programu pouczeń i egzaminów sprawdzających.

Aczkolwiek zatem zrobiono już wiele w tej dziedzinie na P.K.P. i chociaż postęp jest niewątpliwy, to jednak wiele jest jeszcze braków i niedomagań. Brak jest przede wszystkim odpowiednio uzdolnionych (i wyszkolonych!) instruktorów. Funkcja ta spada w mniejszych ośrodkach służbowych na zwierzchników, z których nie każdy przecież ma talent do pouczania i szkolenia podwładnych, choćby sam był skarbnicą głębokiej wiedzy fachowej. Specjalni instruktorzy w większych ośrodkach (mamy na myśli instruktorów specjalnych, powołanych po myśli Części III. Przepisów o periodycznym pouczaniu i egzaminowaniu pracowników nie zaś maszynistów-instruktorów, których właściwe zadania polegają na czym innym) — rekrutują się aż nazbyt często z grona pracowników, nie nadających się do pełnienia normalnych obowiązków służbowych, z którymi nie ma co zrobić i których właściwe służby i wydziały pozbywają się z uczuciem ulgi... wyznaczając ich do pełnienia funkcyj nauczycielskich. Cóż dziwnego, że szkolenie jest w takich warunkach udręką i nie daje rezultatów a pouczanie przeradza się w bezmyślną a więc i bezcelową belferkę, która może jedynie ogłupić pracowników i wyrządza interesom służby więcej szkody niż pożytku, nie mówiąc już o słusznym rozgoryczeniu personelu. Nierównie lepiej jest na kursach specjalnych i dyrekcyjnych, gdzie wykładają z reguły ludzie znający się na swoim przedmiocie a często mający wieloletnie doświadczenie praktyczne w nauczaniu. Ale i ci nie są przecież fachowymi pedagogami i każdy z nich w najlepszym razie sam sobie wypracowuje własną metodę szkolenia i stosuje własny, przez nikogo nie kontrolowany system nauczania.

Trudno, oczywiście kształcić i utrzymywać specjalnych kolejowych pedagogów, chociaż w projektowanym centrum wyszkolenia i tacy będą musieli istnieć; jeszcze trudniej wyuczyć zasad pedagogiki wszystkich, tak licznych na PKP. przygodnych czy nawet etatowych instruktorów. Tym więcej uwagi poświęcić należy zatem wypracowaniu odpowiednich metod szkolenia, które miałyby za zadanie ułatwić czy nawet wręcz umożliwić instruktorom należyte spełnianie ich obowiązków z pożytkiem dla uczniów a przede wszystkim dla kolejnictwa.

O ile nam wiadomo, nie pomyślały dotąd o tym t. zw. czynniki miarodajne a wobec tego na szczególną uwagę zasługuje podjęta z inicjatywy prywatnej i prywatnym staraniem przeprowadzona praca *p. Eugeniusza Łaskiego*. Opracował on własny system szkolenia metodą poglądową. Idea leży w połączeniu ustnego wykładu z równoczesnym demonstrowaniem przeźroczy zgrupowanych celowo na nieruchomym filmie. Idea ta, sama przez się, nie stanowi rewelacji, znana jest bowiem od dawna z odczytów i wykładów a nawet z systemów nauczania w innych dziedzinach. Oryginalnym jest zastosowanie tej metody do specjalnych potrzeb szkolenia personelu kolejowego przyczym okazuje się, że daje się ona użyć nie tylko do nauczania przepisów ruchu i sygnalizacji, lecz także i przedmiotów takich, jak służba handlowa itp.

Trudno wdawać się na tym miejscu w opisywanie szczegółów, brak nam również kompetencji do wydania fachowej oceny metody p. Łaskiego w jej obecnej postaci. Z naszego punktu widzenia dość podkreślić z uznaniem, że znalazł się nareszcie ktoś, kto zrozumiał potrzebę ustalenia metody szkolenia pracowników PKP. i podjął wysiłek aby metodę taką opracować. Obecnie można już bez większych trudności nawiązać do tej metody, rozwinąć ją i ulepszyć w razie potrzeby i — co najważniejsze — zastosować praktycznie.

Z tych założeń wychodząc jesteśmy przekonani iż Ministerstwo Komunikacji, winno zainteresować się, co rychlej pracą p. *Łaskiego*, udzielić mu pomocy i poparcia i rozpocząć w ten sposób niezbędną akcję celem wypracowania odpowiednich metod szkolenia i pouczania personelu kolejowego.

NIEWŁAŚCIWE EGZAMINY

W parowozowni Wilno opublikowano ostatnio ogłoszenie następującej treści:

Zauważono że obsługa parowozów w ruchu nie znajduje się na właściwym poziomie wskutek nie znajomości przez większość maszynistów i pomocników nie tylko urządzeń działania poszczególnych przyrządów parowozowych lecz i maszyny parowej. Dowodem tego może służyć fakt zapisywania napraw błędnych lub zupełnie zbytecznych. Ze względu na powyższe dla dobra służby i gospodarki parowozowej ogłaszam egzaminy kontrolne dla drużyn parowozowych zgodnie z Dz. Urz. M. K. 25 z dnia 23. VIII.34 r. poz. 146.B. oprócz egzaminów z urządzeń i rozrządu pary związanych z obsługą parowozu drużyny parowozowe zostaną poddane sprawdzeniu czy posiadają dostateczne wyszkolenie z hamulców zespolonych zgodnie z wymaganiami M. K. P. 5.58/27/37. z dnia 6.IV.37 r. Rozpoczęcie egzaminów nastąpi 1.XI.1938 r. w/g list imiennych i kolejności starszeństwa.

Naczelnik Gł. p-ni Wilno
w/z Skrzypkowski.

Prezydium Związku poinformowane o tym przez miejscowe placówki organizacyjne zwróciło się w ej sprawie do M. K. z prośbą o rozstrzygnięcie czy egzaminy takie są wogóle uzasadnione i dopuszczalne.

Egzaminy kontrolne przewidziane w „Przepisach o periodycznym pouczaniu i egzaminowaniu pracowników P. K. P. (Dz. Urz. M. K. N. 25/34, poz. 146) związane są ściśle z ustalonym w tych przepisach programem pouczeń. Program ten nie obejmuje przedmiotów takich jak: konstrukcja parowozu i istniejących na nim urządzeń, wskutek czego przedmioty te, które nie były objęte programem pouczeń i egzaminów sprawdzających nie mogą być również przedmiotem egzaminów kontrolnych. Po za tym ew. rażący brak wiadomości stwierdzony u jednego czy też u kilku pracowników nie uprawnia bynajmniej dyrekcji a tym mniej p. Naczelnika Parowozowni do poddawania egzaminom kontrolnym nie przewidzianym w przepisach wszystkich, długoletnich, egzaminowanych i doświadczonych pracowników według list imiennych i w kolejności starszeństwa, skoro nie ma żadnego dowodu, że każdy z nich wykazuje w tym względzie jakieś braki.

Sprawa jest obecnie rozważana przez M. K. Mamy nadzieję, że zostanie ona rozstrzygnięta zgodnie z naszymi zapatrywaniami i że omawiane zarządzenie zostanie corychlej wycofane.

Pamiętaj o regularnym opłacaniu składek

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

OBCHÓD DWUDZIESTOLECIA NIEPODLEGŁOŚCI W KOLEJNICTWIE

Dnia 24.X b. r. odbyło się w Warszawie zebranie przedstawicieli Zarządów Głównych 18-tu kolejowych organizacyj i związków zawodowych w sprawie obchodu 20-to lecia niepodległości Polski. Dla zadokumentowania jednomyślności ogółu pracowników kolejowych w zasadniczych sprawach bytu narodowego zebrani postanowili urządzić na terenie kolejowym wspólny obchód dwudziestolecia.

Po uchwaleniu tekstu wspólnej odezwy postanowiono powołać we wszystkich większych ośrodkach kolejowych w całym kraju lokalne kolejowe komitety uczczenia 20-to lecia Niepodległości upoważniając prezesów okręgów i ognisk K.P.W. do zainicjowania zebrań przedstawicieli okręgów i oddziałów organizacji i związków kolejowych w poszczególnych miejscowościach.

W stolicy odbędzie się akademia reprezentacyjna na której przemawiać będzie p. Minister Komunikacji.

Akcja uczczenia 20-to lecia niepodległości w kolejnictwie odbywa się przy czynnym współudziale naszego Związku. W bieżącym numerze „Maszynisty" zamieszczamy wspólną odezwę. Wszystkie nasze ośrodki organizacyjne otrzymały wskazówki dotyczące udziału w komitetach lokalnych i urządzenia lokalnych obchodów.

Zaznaczamy, że obchody 20-to lecia w kolejnictwie odbywają się odrębnie i niezależnie od ogólno pracowniczych obchodów organizowanych przez Pracowniczy Komitet Uczczenia Dwudziestolecia Zdobytej Niepodległości, w których Związek nasz, jako członek Komitetu również weźmie udział. Wskazówki i instrukcje dotyczące tych obchodów rozesłane zostaną oddzielnie.

SAMOPOMOC KOLEJARZY FZEK. W LIKWIDACJI

zawiadamia zainteresowanych członków, że począwszy od 1 grudnia 1938 r. nastąpi dalsza 4-ta wypłata zaliczek i to w wysokości 5% wpłaconych składek.

Dla zaoszczędzenia poważnych kosztów przekazowych, wypłacać się będzie należne kwoty począwszy od 1 grudnia 1938 r. codziennie w godzinach od 9-tej do 15-tej w biurze Samopomocy Kolejarzy w Poznaniu, ul. Piekary 16/17 (Pasaż Apollo).

Członkowie zgłaszający się po odbiór należnej kwoty, winni tak jak w roku ubiegłym posiadać legitymację członkowską, obliczenie wpłaconych składek i dowód tożsamości. Członkowie rodziny i osoby postronne, chcące odebrać należność danego członka, winni poza tym przedłożyć jego upoważnienie i swój dowód osobisty. Wszystkim tym członkom, którzy nie zgłoszą się po odbiór zwrotu do 31.12.1938 r., przekazywane będą należności z początkiem przyszłego roku za pośrednictwem P. K. O.

Równocześnie wyjaśnia się, że dotychczas wypłacono z tytułu zwrotu składek 70% i to: 28.2.1933 r. — 50%, 1.12.1934 r. — 15%, 1.12.1937 r. — 5%. Ponieważ niektórym członkom nie przekazano należnych kwot z powyższych wypłat z powodu przeniesienia ich do innych D. O. K. P. i braku obecnego adresu, uprasza się o podanie obecnego miejsca zamieszkania do Samopomocy Kolejarzy, Poznań, ul. Piekary 16/17, Pasaż Apollo.

Likwidatorzy: Dr. Dziewiński, Bukowski, Wietrzykowski.

KOMUNIKAT

Zarząd Związku b. Uczestników Wojskowej Straży Kolejowej podaje do wiadomości, że wkrótce rozpocznie się wydawanie artystycznie wykonanych dyplomów pamiątkowych z okazji XX-ej rocznicy powstania Wojskowej Straży Kolejowej. Dyplomy podpisane będą przez Pana Prezesa Honorowego Związku, Generała Broni **Kazimierza Sosnkowskiego.**

O dyplom ten ubiegać się może każdy członek Związku, a zarazem posiadacz K. Z. C. WSK. — **Nie posiadający odznaki K. Z. C. WSK. o dyplom ten ubiegać się w żadnym razie nie może.**

PODZIĘKOWANIA

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej w sprawie o wypadek z dn. 17.XI 1936 w st. Kozłów a p. Mec. W. Zaczyńskiemu z Warszawy za gorliwą i skuteczną obronę przed sądem okr. w Końskich, dzięki czemu zostałem uwolniony od winy i kary.

Stefan Tarłowski.
Skarżysko-Kamienna w sierpniu 1938 r.

Z okazji moich imienin w dn. 29.VI 1938 r. pomimo 3-chletniej przerwy w pracach organizacyjnych z mojej strony spotkała mnie nadzwyczaj miła niespodzianka, a mianowicie koledzy z Kół Warszawa - Wschodnia i Warszawa - Wileńska w dość dużym gronie wręczyli mi b. cenny upominek w dowód uznania dla mojej pracy organizacyjnej.

Za okazane mi serce składam uczestnikom tej uroczystości najserdeczniejsze podziękowanie.

Piotr Borkowski.
Warszawa, w lipcu 1938 r.

W miesiącu lipcu r. 1938 zmuszony byłem poddać się poważnej operacji, którą ze skutkiem pomyślnym wykonano w szpitalu św. Łazarza w Warszawie. W poczuciu serdecznej wdzięczności za przywrócenie mi zdrowia i troskliwą opiekę składam tą drogą serdeczne podziękowanie p. prof. Dr. Lilpopowi, pp. asystentom D-rom Fluderskiemu, Rybakowi, Hutkiewiczowej. PP. pielęgniarkom: Cwiekowskiej, Trębaczowej, Grobelnej, Dużyńskiej i Kordelównie oraz personelowi pomocniczemu w osobach pp. Grendziela, Delickiego i Kowalewskiego.

Z. Maciejowski.
Maszynista par. Piotrków.
Piotrków we wrześniu 1938.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie wszystkim kolegom z Koła Miejskiego Z. Z. M. w Tarnowie, którzy przyszli mi z pomocą w czasie mej choroby. W szczególności dziękuję Przewodniczącemu Koła Z. Z. M. w Tarnowie kol. **Bohaczowi** za zorganizowanie zbiórki.

Sułek Stanisław.
pom. masz. par. Tarnów.
Tarnów, w październiku 1938 r.

TABELE DO OBLICZANIA „GODZINOWEGO"
w formie broszury poręcznej i wygodnej w noszeniu, w opracowaniu sumiennym i sprawdzonym co do ścisłości
są do nabycia w Centrali Z. Z. M. po cenie
GROSZY 20 ZA EGZEMPLARZ
Zamówienia zbiorowe należy nadsyłać za pośrednictwem Zarządów Kół wzgl. mężów zaufania Z. Z. M. do Centrali, Warszawa, Chmielna 9.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł, 1/2 strony 150 zł, 1/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15